

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
23 décembre 2015  
Français  
Original : anglais

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules****168<sup>e</sup> session**

Genève, 8-11 mars 2016

Point 4.7.3 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – examen de projets d'amendements  
à des Règlements existants, proposés par le GRRF****Proposition de complément 2 à la série 01 d'amendements  
au Règlement n<sup>o</sup> 131 (Systèmes avancés de freinage  
d'urgence (AEBS))****Communication du Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage\***

Le texte reproduit ci-après, adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa quatre-vingtième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/80, par. 7), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/18, tel que modifié par l'annexe II du rapport sur ladite session et sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2016.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105 et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



*Introduction du Règlement*, modifier comme suit (y compris l'ajout de nouveaux renvois à la note de bas de page 1 existante) :

## « Introduction

Le présent Règlement vise à établir des prescriptions uniformes pour les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) installés sur les véhicules automobiles des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub><sup>1</sup>, principalement utilisés dans des conditions de conduite monotones sur autoroute.

S'il est vrai que les catégories de véhicule susmentionnées bénéficieront généralement de l'installation d'un AEBS, l'intérêt d'un tel système est douteux pour certaines sous-catégories du fait qu'elles sont principalement utilisées en dehors des autoroutes (comme par exemple les autobus transportant des passagers debout, c'est-à-dire les véhicules des classes I, II et A<sup>1</sup>, les véhicules de la classe G<sup>1</sup> et les véhicules de chantier). Indépendamment de son intérêt, l'installation d'un tel système sur les véhicules d'autres sous-catégories présenterait des difficultés ou serait irréalisable d'un point de vue technique (par exemple le positionnement du détecteur sur les véhicules de la catégorie G<sup>1</sup>, les véhicules de chantier utilisés essentiellement en dehors des routes et sur des chemins caillouteux, les véhicules spéciaux et les véhicules à équipement frontal). Il peut y avoir dans certains cas un risque de freinage d'urgence intempestif en raison de contraintes liées à la conception du véhicule.

En outre, les systèmes destinés aux véhicules qui ne sont pas équipés d'une suspension pneumatique sur l'essieu arrière nécessitent l'emploi de systèmes de capteurs de technologie évoluée pour prendre en compte les variations de l'angle de tangage du véhicule.

Le système doit automatiquement détecter un risque de collision à l'avant du véhicule, le signaler au conducteur et, dans le cas où celui-ci ne réagirait pas au signal, activer le système de freinage du véhicule de façon à freiner ce dernier en vue d'éviter la collision ou d'en atténuer les conséquences.

Le système ne doit fonctionner que dans les situations où le freinage permet d'éviter un accident ou d'en atténuer les conséquences. Il ne doit fonctionner dans aucune autre situation.

En cas de défaillance du système, la sûreté du fonctionnement du véhicule ne doit pas être compromise.

Le système doit produire au minimum un signal acoustique ou haptique, qui peut consister en une forte décélération, de sorte qu'un conducteur inattentif soit prévenu de l'urgence de la situation.

Pendant le fonctionnement du système (phases d'avertissement et de freinage d'urgence), le conducteur doit pouvoir prendre le contrôle du véhicule à tout moment à la place du système par une action consciente, notamment en changeant de trajectoire ou en rétrogradant.

Les conditions de circulation et les particularités des infrastructures ne peuvent pas toutes être prises en compte pour l'agrément de type dans le cadre du présent Règlement. Les circonstances et les particularités effectives ne doivent pas donner lieu à des avertissements ou des freinages intempestifs qui incitent le conducteur à désactiver le système. ».

*Paragraphe 5.1.2*, modifier comme suit :

« 5.1.2 L'efficacité du système AEBS ne doit pas être altérée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie s'il est satisfait aux

prescriptions techniques et aux dispositions transitoires du Règlement n° 10 en appliquant :

- a) La série 03 d'amendements aux véhicules dépourvus de système de raccordement de la recharge du système rechargeable de stockage de l'énergie (batteries de traction);
  - b) La série 04 d'amendements aux véhicules équipés d'un système de raccordement de la recharge du système rechargeable de stockage de l'énergie (batteries de traction). ».
-